DZIENNIK URZĘDOWY
WOJEWÓDZKIEJ RADY NARODOWEJ
W SZCZECINIE

Szczecin, dnia 9 marca 1970 r. Nr 6 Poz. 31

Przepisy obowiązujące:

ZARZĄDZENIE PORZĄDKOWE Nr 1

Dyrektora Szczecińskiego Urzędu Morskiego z dnia 3 marca 1970 r.

w sprawie zmiany przepisów portowych.

Na podstawie art. 2 ust. 1 pkt. 1 i 7, art. 7 i art. 10 dekretu z dnia 2 lutego 1955 r. o terenowych organach administracji morskiej (Dz. U. Nr 6 poz. 35) oraz § 3 ust. 3 i § 7 ust. 1 pkt 1, 3, 5 i 10 zarządzenia Min. Żeglugi z dnia 21.03.1955 r. w sprawie utworzenia organizacji i właściwości miejscowej urzędów morskich (M. P. Nr 63 poz. 749) zarządza się, co następuje:

§ 1.

W zarządzeniu porządkowym Nr 6/60 Dyrektora Szczecińskiego Urzędu Morskiego z dnia 24 września 1960 r. o przepisach portowych (tekst jednolity Dz. Urz. WRN z 1963 r. Nr 12 poz. 81 zmiana: Dz. Urz. WRN z 1964 r. Nr 9 poz. 69 i Dz. Urz. WRN z 1969 r. Nr 5 poz. 26) wprowadza się następujące zmiany:

1. — § otrzymuje brzmienie:

„1. W rozumieniu niniejszego zarządzenia oznaczają:
1) określenie „obszar morskich portów handlowych i rybackich", obszar lądowy i wodny morskich portów handlowych i rybackich objęty rozporządzeniem Ministra Żeglugi,
2) określenie „kotwicowisko" — miejsce oczekiwania statków na wejście do portu, wyznaczone przez Kapitanat Portu i ogłoszone w Locji i Wiadomościach Żeglarkich wydawanych przez Biuro Hydrograficzne Marynarki Wojennej,
3) określenie „Międzynarodowe przepisy o zapobieganiu zderzeniom na morzu" — w skrócie „mpzzm" — przepisy stanowiące załącznik do rozporządzenia Ministra Żeglugi z dnia 5 sierpnia 1956 r. w sprawie przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu (Dz. U. Nr 26 poz. 229),
4) określenie „statki kontrolne" — statki inspekcyjne Szczecińskiego Urzędu Morskiego, Kapitanatu Portu i portowych organów sanitarnych oraz statki dozoru celnego,
5) wyraz „holownik" — statek z którego usług holowniczych korzysta inny statek,
6) określenie „zespół holowniczy" — zestaw składający się z jednego lub więcej statków holowanych lub pchanych przez jeden lub więcej holowników,
7) określenie „tratwa" — bierwiona (kloce) drewna odpowiednio powiązane i połączone celem spławu,
8) urządzenia portowe — wszelkie lądowe i wodne urządzenia służące do cumowania i postoju statków, przeładunku, przemieszczania i składowania towarów oraz inne obiekty i urządzenia hydrotechniczne niezbędne w eksploatacji portu, lub użytku ogólnego,
9) określenie „użytkownik" —jednostkę gospodarki uspołecznionej lub inną osobę prawną zarządzającą w zakresie eksploatacji akwenami, nabrzeżami bądź urządzeniami portowymi,
10) wyrażenia: „statek", „statek o napędzie mechanicznym", „statek w drodze", „noc", „widzialny", „dźwięk krótki" oraz „dźwięk długi" — pojęcia zawarte w mpzzm, odpowiadające tym wyrażeniom.

2. Za „tor wodny" w rozumieniu niniejszych przepisów uważa się:
a) drogę wodną, której oś wyznaczają nabieżniki,
b) drogę wodną wytyczoną pławami nawigacyjnymi,
c) drogę wodną przez Zalew Szczeciński wyznaczoną czterema parami stałych znaków nawigacyjnych, którymi są stawy bram torowych Nr 1, 2, 3, i 4, gdzie oś drogi przebiega w środku odległości pomiędzy stawami poszczególnych bram,
d) drogę wodną wyznaczoną brzegami, nabrzeżami portowymi lub falochronami.

Szerokość żeglowną torów wodnych wyznaczają aktualne sondaże. Pławy nawigacyjne na torach wodnych mają charakter znaków niestałych i służą jedynie jako urządzenia pomocnicze.

3. Ilekroć w zarządzeniu niniejszym jest mowa o Kapitanacie Portu należy przez to rozumieć również Bosmanat Portu".

2. — § 2 otrzymuje brzmienie:

„Przepisy niniejszego zarządzenia zwane dalej „przepisami portowymi" regulują sprawy w zakresie bezpieczeństwa żeglugi, postoju i przeładunków statków, składowania towarów i porządku w portach".

3. — § 6 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„Przepisy portowe obowiązują na obszarze morskich portów handlowych i rybackich, kotwicowiskach, wewnętrznych torach wodnych oraz torach łączących kotwicowiska z wejściem do portu".

4. — w § 11 dodaje się ustęp 4 o treści:

„4. Kapitan Portu jest upoważniony do wydawania w trybie doraźnym zarządzeń w sprawach nieunormowanych przepisami portowymi, w zakresie bezpieczeństwa żeglugi, życia ludzkiego, przeladunku i składowania towarów oraz porządku na obszarze morskich portów handlowych".

5. — § 13 ust. 1 i 2 słowo „funkcjonariusza" zastępuje się wyrażeniem „organa wykonawcze".

6. — § 16 otrzymuje brzmienie:

„Treść niniejszego zarządzenia powinna być znana wszystkim użytkownikom portu i kierownikom statków zawijających do portów objętych terytorialnym zakresem działania Szczecińskiego Urzędu Morskiego. Ponadto na statkach bandery polskiej przedruk tego zarządzenia powinien być stale przechowywany".

7. — w § 17

a) w ust. 1 po słowie „statki" wykreśla się słowo „tratwy",
b) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Statki kontrolne i pilotowe, ratownicze i pożarnicze w akcji oraz statki zajęte lodołamaniem, a także punkty obserwacyjne mogą oświetlać inne statki reflektorami wyłącznie w koniecznych przypadkach. Nie mogą one przy tym oświetlać mostku nawigacyjnego. Oświetlanie statków reflektorem przez inne statki niż wyżej wymienione jest zabronione".

8. — § 20 otrzymuje brzmienie:

„Statki kontrolne w drodze w czasie wykonywania czynności służbowych powinny nosić:
w dzień: swoją flagę służbową według ustalonego wzoru w miejscu skąd będzie najlepiej widoczna,
w nocy: poza światłami nakazanymi mpzzm światło zielone nad przednim światłem masztowym, widoczne dookoła całego widnokręgu".

9. — § 23 otrzymuje brzmienie:

„1. Statki w drodze, które przejściowo nie posiadają zdolności manewrowania lub mają ją ograniczoną w takim stopniu, że zagraża to bezpieczeństwu ruchu, jak również trudne w manewrowaniu, holowane urządzenia pływające bez własnego napędu lub urządzeń sterowych powinny nosić sygnały nakazane przez mpzzm dla statków nie odpowiadających za swoje ruchy.
2. Jeżeli taki statek albo urządzenie pływające korzysta z pomocy jednego lub więcej holowników sygnały wymienione w ust. 1 pokazuje tylko statek holowany".

10. — § 24 otrzymuje brzmienie:

„1. Statek w drodze z maszyną gotową do użycia, który korzysta z pomocy holowniczej w porze nocnej powinien nosić światła jak statek o napędzie mechanicznym płynący samodzielnie.
2. Statek w drodze bez maszyny gotowej do użycia, który korzysta z pomocy holowniczej powinien nosić:
w porze dziennej: dwie czarne kule,
w porze nocnej: światła jak statek o napędzie mechanicznym płynący samodzielnie oraz dodatkowo dwa czerwone światła.
Wyżej wymienione znaki i dodatkowe światła winny być analogiczne do znaków i świateł używanych zgodnie z mpzzm przez statki nieodpowiadające za swoje ruchy.
3. Dopóki trwa połączenie holem, holownik powinien nosić światła nakazane przepisami mpzzm dla statku holującego".

11. — § 25 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Barki nurkowe w czasie przebywania nurka pod wodą wywieszają w dzień dodatkowo flagę „A" (Alfa — według międzynarodowego kodu sygnałowego), a w nocy jedno światło czerwone".

12 — § 26 otrzymuje brzmienie:

„1. Na torze wodnym od kotwicowiska w morzu do portu w Szczecinie oraz w portach Świnoujście i Szczecin, statki w drodze o zanurzeniu ponad 7,32 m (24 stopy) lub długości ponad 150 m, które nie są obowiązane do pokazywania sygnałów wymienionych w § 23 albo w § 24, pokazują:
a) w dzień: u szczytu przedniego masztu lub w miejscu skąd będzie najlepiej widoczny czarny walec,
b) w nocy: w miejscu skąd będzie najlepiej widoczne — poza światłami nakazanymi mpzzm — jedno światło zielone, widoczne dookoła całego widnokręgu.
2. Na torze wodnym od kotwicowiska w morzu do portu w Świnoujściu i w porcie Świnoujście statki w drodze o zanurzeniu ponad 8,53 m (28 stóp), które nie są obowiązane do pokazywania sygnałów wymienionych w § 23 albo w § 24 — pokazują w miejscu znaków i świateł wymienionych w ust. 1 pkt. a i b:
w dzień: czarny walec nad czarną kulą,
w nocy: poza światłami nakazanymi mpzzm światło zielone nad czerwonym widoczne dookoła całego widnokręgu.
Odległość pionowa pomiędzy tymi znakami i światłami nie powinna być mniejsza niż 1 m i większa niż 2 m.
3. Do podnoszenia sygnałów wymienionych w ust. 1 i 2 w zespołach holowniczych uprawnione są tylko statki, które ze względu na posiadane zanurzenie, albo swą długość muszą korzystać z najgłębszej części lub środka toru wodnego".

13 — § 29 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Łodzie żaglowe i jachty idące pod żaglami powinny nosić światła nakazane mpzzm, umieszczone w sposób stały, a ponadto w czasie żeglugi po torach wodnych przy zbliżaniu się innych statków winny oświetlać widoczną stronę żagla".

14. — § 30 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Jeżeli podczas postoju dziób albo rufa statku wystaje poza nabrzeże lub pomost, statek taki powinien nosić na krańcu najdalej wystającej swojej części dodatkowe światło białe".

15. — § 40 otrzymuje brzmienie:

„1. Statek powinien dawać następujące sygnały dźwiękowe:
1) dla zwrócenia uwagi innego statku: jeden długi (—),
2) przed zasłoniętymi zakrętami i skrzyżowaniami torów wodnych, przystaniami promów i mostami, oraz w miejscach oznaczonych odpowiednimi tablicami: jeden długi (—),
3) na torze wodnym Świnoujście—Szczecin w miejscach, gdzie jest to dozwolone — statek mający zamiar wyprzedzać inny statek podaje sygnał: jeden długi, dwa krótkie, jeden długi (— . . —).
Statek, który zezwala na wyprzedzanie podaje w odpowiedzi sygnał: jeden długi, jeden krótki, jeden długi, jeden krótki (— . — .), o ile wyprzedzanie ma nastąpić z jego lewej burty, lub sygnał: jeden długi, jeden krótki, jeden długi, dwa krótkie (— . — . .), jeżeli wyprzedzanie ma nastąpić z jego prawej burty. Statek, który nie godzi się na wyprzedzanie go podaje sygnał: jeden długi, cztery krótkie (— . . . .).
(Sygnał wyprzedzania musi otrzymać odpowiedź pozytywną lub negatywną od statku, do którego był kierowany).
4) Jeżeli zamyka sobą przejście na torze wodnym innym statkom i nie zezwala na wyprzedzanie lub wymijanie go przez inne statki: cztery długie (— — — —),
5) dla zatrzymania statku przez statek kontrolny — dwa długie, dwa krótkie (— — . .).
6) przy odcumowaniu — jeden długi (—).
7) dla wezwania holownika: jeden długi, jeden krótki, jeden długi (— . —).
8) dla potwierdzenia przyjęcia i umocowania holu przez holownik: jeden długi i jeden krótki (— .).
9) dla zmniejszenia szybkości holowania: szereg krótkich, nie mniej niż cztery szybko następujące po sobie.
10) dla zwiększenia szybkości holowania: jeden krótki, jeden długi, jeden krótki, jeden długi (. — . —).
11) dla zwiększenia momentu skręcającego statek przez holownik — powtórzenie sygnału danego dla wskazania, w jakim kierunku należy ciągnąć.
12) dla holowania statku wprost: jeden krótki, jeden długi (. —),
13) dla rzucenia holu przez holownik na wezwanie statku holowanego: jeden krótki, jeden długi, dwa krótkie (. — . .),
14) dla uprzedzenia statku holowanego o konieczności rzucenia holu przez holownik: szereg krótkich nie mniej niż cztery,
15) dla wezwania cumowników: jeden długi, trzy krótkie, jeden długi (— . . . —),
16) dla wezwania funkcjonariusza Wojsk Ochrony Pogranicza: jeden krótki, dwa długie (. — —),
17) dla wezwania kutra pilotowego do burty: trzy długie, jeden krótki (— — — .),
18) dla wezwania kutra pilotowego do wyjścia na kotwicowisko: trzy długie, dwa krótkie (— — — . .),
19) dla obsadzenia radiostacji lub radiotelefonu na statku: jeden krótki, jeden długi, jeden krótki (. — .).
Przerwa między krótkimi a długimi dźwiękami poszczególnego sygnału dźwiękowego powinna wynosić od 1 do 2 sekund.
2. Holowniki od momentu rozpoczęcia pracy przy holowaniu statków do czasu jej ukończenia winny prowadzić ciągły nasłuch radiotelefoniczny (UKF) na częstotliwości roboczej (kanale), ustalonej z pilotem lub kierownikiem holowanego statku.
3. Statki zbliżające się do skrzyżowania Przekopu Mieleńskiego z Kanałem Grabowskim obowiązane są dawać jeden dźwięk długi (—), jeżeli na skrzyżowaniu mają zamiar skręcać w prawo lub dwa dźwięki długie (— —), o ile na skrzyżowaniu mają zamiar skręcać w lewo w odniesieniu do własnego statku.
4. W celu utrzymania komunikacji pomiędzy zbiornikowcem przewożącym ciecze palne i asystującym mu statkiem pożarniczym ustala się następujące sygnały dźwiękowe:
a) dla wezwania statku pożarniczego, ażeby podążał za zbiornikowcem: jeden krótki, cztery długie (. — — — —),

b) dla wezwania statku pożarniczego, by zbliżył się na odległość głosu tuby: dwa krótkie, trzy długie (.. — — —),
c) dla powiadomienia statku pożarniczego, że może wracać: trzy krótkie, dwa długie (... — —)".

16. — w § 41 dodaje się ustępy 5 i 6 o treści:

„5. Na przystaniach pasażerskich i promowych winny znajdować się w widocznym miejscu tablice informacyjne dotyczące warunków przewozu pasażerów i pojazdów.
6. Na statkach przewożących pasażerów w ilości powyżej 12 osób winny być w widocznym miejscu wystawione tablice informujące o zakazach i nakazach obowiązujących pasażerów w czasie korzystania z przejazdów tymi jednostkami".

17. — § 45 ust. 3 pkt. b) otrzymuje brzmienie:

„b) w przypadkach określonych w ustępie 2 lit. a i b statków kontrolnych, pilotowych, ratowniczych oraz holowników portowych w porcie macierzystym nie holujących innych jednostek".

18. — § 46 otrzymuje brzmienie:

„W razie zamknięcia części toru wodnego lub poszczególnego basenu wywiesza się w punktach zamknięcia po obu stronach w miejscu skąd będzie najlepiej widoczny sygnał zamknięcia, który stanowią:
w dzień: flaga czerwona, kula zielona, flaga czerwona,
w nocy: trzy światła — czerwone, zielone, czerwone.

Znaki te i światła wywiesza się pionowo jedno pod drugim, a odległość między nimi nie może być mniejsza niż 1 metr".

19. — § 48 traci moc.

20. — § 49 ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Pilot obowiązany jest odmówić przystąpienia do wykonywania usług pilotowych, jeżeli uzna, że statek lub jego załoga nie odpowiada warunkom niezbędnym do bezpiecznego rozpoczęcia manewrów i kontynuowania podróży".

21. — § 51 otrzymuje brzmienie:

1. Dowożenie pilotów w morzu do statków, które mają być pilotowane oraz zabieranie ich ze statków, które były pilotowane — może odbywać się wyłącznie przy pomocy jednostek pływających specjalnie do tego celu przystosowanych. Powyższy wymóg nie ma zastosowania w okresie lodowym.
2. Dla przyjęcia pilota kierownik statku powinien odpowiednio zmniejszyć szybkość statku albo zatrzymać statek i tak go ustawić do fali, aby umożliwić pilotowi bezpieczne wejście na statek.
3. Postanowienia powyższe mają odpowiednie zastosowanie przy zejściu pilota ze statku.
4. Statki pilotowe, o ile nie są na postoju obowiązane są prowadzić ciągły nasłuch radiotelefoniczny (UKF) na nakazanej częstotliwości (kanale)".

22. — § 52 otrzymuje brzmienie:

„1. Statki przy przyjmowaniu lub schodzeniu z nich pilota powinny używać specjalnych drabinek pilotowych.
2. Wymagania szczegółowe, jakim powinna odpowiadać drabinka pilotowa oraz urządzenia i środki ostrożności jakie należy stosować przy korzystaniu z drabinki pilotowej określa instrukcja stanowiąca załącznik do zarządzenia Nr 25 Ministra Żeglugi z dnia 26 kwietnia 1966 r. w sprawie drabinek pilotowych na statkach morskich (Dz. Urz. M. Ż. Nr 6 poz. 37)".

23. — w § 56 ust. 1 pkt. a), d) i h) otrzymują brzmienie:

„a) statki kontrolne oraz polskie statki hydrograficzne, lodołamacze i naukowo-badawcze,
d) holowniki, statki pożarnicze i ratownicze bazujące w portach Szczecin i Świnoujście,
h) statki o pojemności poniżej 100 NRT, w czasie odbywania żeglugi torem wodnym od kotwicowiska do portu w Szczecinie lub odwrotnie oraz w portach Szczecin i Świnoujście".

24. — Wprowadza się § 64a o treści:

„1. Statki nowowybudowane lub po remoncie, wychodzące na próby maszyn w morze mogą odbywać żeglugę po wewnętrznych torach wodnych wyłącznie w porze dziennej.
2. Statki wymienione w ust. 3 na torach wodnych od miejsca postoju do wyjścia z portu i odwrotnie obowiązane są do korzystania z asysty holowniczej:
a) o pojemności od 1000 do 4000 BRT — jednego holownika,
b) o pojemności 4000 BRT i więcej — dwóch holowników.
3. Statki będące w budowie, remoncie, statki — magazyny portowe, statki czasowo lub trwale wycofane z eksploatacji oraz zbiornikowce przewożące ciecze łatwopalne, obowiązane są w czasie postoju w porcie posiadać na dziobie i rufie odpowiednio mocne liny holownicze zakończone okiem i wypuszczone z kluz ponad lustro wody.
4. Liny te powinny być obłożone na pachołkach cumowniczych i zabezpieczone przed możliwością samoczynnego luzowania się, a długość ich umożliwiać natychmiast po podjęciu przez holowniki — holowanie. Nadmiar wyluzowanej liny winien być sklarowany na pokładzie lub burcie statku w sposób umożliwiający załodze holownika jego ręczne wybranie".

25. — § 79 otrzymuje brzmienie:

„1. Holowanie statków bez własnego napędu może odbywać się w zasadzie tylko w porze dziennej za każdorazowym zezwoleniem Kapitanatu Portu.
Przy dobrych warunkach nawigacyjnych Kapitanat Portu może w drodze wyjątku zezwolić na holowanie również w porze nocnej.
2. Zabrania się holowania statków bez własnego napędu i zbiornikowców obok zbiornikowców z ładunkiem płynów łatwopalnych należących do I i II klasy niebezpieczeństwa lub nieodgazowanych po tych płynach.
3. Holowanie statków bez maszyn gotowych do użycia na torze wodnym Świnoujście—Szczecin w porze nocnej, za wyjątkiem wypadków awaryjnych jest zabronione".

26. — § 88 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Każda lina z wyjątkiem holowniczej, przecinająca chociażby częściowo tor wodny, powinna być oznaczona:
w dzień: dwoma flagami czerwonymi,
w nocy: dwoma światłami czerwonymi.
Znaki te i światła winny być umieszczone poziomo w odległości 3 m od siebie w środku długości liny".

27. — § 92 otrzymuje brzmienie:

„1. Przy cumowaniu lub odcumowywaniu statku od dalb konieczna jest pomoc dwóch motorówek cumowniczych bez względu na warunki pogodowe. Motorówki te powinny być specjalnie do tego celu przystosowane i posiadać wykwalifikowaną w zakresie cumownictwa załogę.
2. W dobrych warunkach pogodowych w porze dziennej, przy których siła wiatru nie przekracza 4° B, statki o pojemności do 2000 BRT cumujące do dalb za zgodą Kapitanatu Portu i kapitana statku mogą korzystać przy cumowaniu z jednej motorówki cumowniczej.
3. Przy cumowaniu statku o pojemności powyżej 2000 BRT do nabrzeża, zwłaszcza w złych warunkach atmosferycznych, na żądanie kapitana statku winna brać udział w cumowaniu motorówka cumownicza".

28. — § 93 traci moc.

29. — § 94 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Na obszarze portów kotwicowiska wyznacza Kapitan Portu".

30. — § 100 otrzymuje brzmienie:

„Głębokości w poszczególnych portach ogłaszane są w „Wiadomościach Żeglarskich" i „Locji", wydawanych przez Biuro Hydrograficzne Marynarki Wojennej".

31. — § 101 otrzymuje brzmienie:

„1. Statek wchodzący do portu ustępuje z drogi statkowi wychodzącemu z portu. Zasada ta obowiązuje również w wejściach do kanałów i basenów portowych.

2. Na zakrętach i skrzyżowaniach torów wodnych niedozwolone jest skracanie drogi przez przechodzenie na niewłaściwą — w stosunku do ruchu własnego statku — stronę toru wodnego".

32. — § 102 otrzymuje brzmienie:

„1. Wyprzedzanie na torach wodnych prowadzących do wejść portowych, wewnątrz portu oraz przed i pod mostami jest zabronione.

2. Zakaz wyprzedzania nie ma zastosowania do:
a) statków kontrolnych,
b) motorówek i holowników portowych nie holujących innych jednostek,
c) statków pilotowych, ratowniczych, pożarniczych i zajętych lodołamaniem".

3. Zabrania się statkom płynącym po wewnętrznych torach wodnych w szyku jeden za drugim zbliżania się do siebie na odległość mniejszą niż jeden kabel (185 metrów). Zakaz ten nie dotyczy statków odbywających żeglugę w lodach, oraz statków, które uzyskały zgodę na wyprzedzanie.

3. — § 104 otrzymuje brzmienie:

„1. Statki w drodze na torach wodnych trzymają się prawej strony toru wodnego patrząc w kierunku własnego ruchu, a zbliżające się kursami przeciwnymi — o ile nie ma oczywistych przeszkód lub inne przepisy dla danego odcinka toru wodnego nie stanowią inaczej — mijają się lewymi burtami.

2. Statek uprawniony do korzystania z najgłębszej części toru wodnego winien trzymać się swojej prawej strony toru wodnego, na tyle, na ile pozwala głębokość".

34. — § 106 traci moc.

35. — § 107 otrzymuje brzmienie:

„1. Zespoły holownicze, jeżeli na to pozwala ich zanurzenie, powinny trzymać się najdalej prawej strony toru.

2. Trudne w manewrowaniu zespoły holownicze, w skład których wchodzą doki pływające, duże pontony (o długości powyżej 45,75 m) i wraki, na rozpoczęcie żeglugi na obszarze portu, lub wejście z morza do portu, muszą posiadać specjalne zezwolenie Kapitanatu Portu, które jednocześnie będzie określało warunki na jakich żeglugę tę mogą one odbywać.

3. Zespoły holownicze, w skład których wchodzą małe pontony (o długości mniejszej niż 45,75 m), dźwigi pływające i kafary mogą uprawiać żeglugę na obszarze portu, po uprzednim zgłoszeniu i otrzymaniu na to zgody Kapitanatu Portu.

4. W razie mgły lub w każdych innych warunkach podobnie ograniczających widzialność, zespoły holownicze określone w ust. ust. 2 i 3 powinny się zatrzymać i zakotwiczyć w miarę możliwości poza torem wodnym, jeżeli na to pozwalają warunki nawigacyjne.

5. W przypadku awarii zespół holowniczy obowiązany jest niezwłocznie ustąpić ze środka toru wodnego. Opuszczenie przez holownik jednostki holowanej przed jej bezpiecznym zacumowaniem we właściwym miejscu jest zabronione".

36. — § 112 traci moc.

37. — § 121 otrzymuje brzmienie:

„1. Dla uzyskania zezwolenia na wejście do portu statki przybywające na kotwicowisko bez względu na to, czy przychodzą z innego portu czy powracają z jakiejkolwiek pracy na morzu powinny nawiązać łączność z Kapitanatem Portu (punktem obserwacyjnym) i podać swoją nazwę lub sygnał rozpoznawczy, długość i szerokość statku, aktualne zanurzenie w wodzie słodkiej oraz rodzaj ładunku.
Do nawiązania łączności używać należy radiotelefonu lub lampy sygnalizacyjnej.

2. Statki nie posiadające radiotelefonu — w wypadkach kiedy użycie lampy sygnalizacyjnej ze względu na warunki atmosferyczne jest niemożliwe — winny zgłosić swoje przybycie na kotwicowisko wraz z danymi określonymi w ust. 1 drogą radiotelegraficzną.

3. Za statki przybyłe na kotwicowisko uważa się statki, które nawiązały łączność z Kapitanatem Portu stosownie do wymogów zawartych w ust. 1 i 2.

4. Statki wymienione w § 96 ust. 1, pkt. a—e powinny nadto podać przyczyny niebezpieczeństwa dla żeglugi portowej bądź zanieczyszczenia wód portowych.

5. Po dopełnieniu obowiązków określonych w ustępach poprzedzających, statek powinien czekać na kotwicowisku na dyspozycje Kapitanatu Portu. Zezwolenie na wejście Kapitanat Portu udziela drogą radiotelefoniczną lub lampą sygnalizacyjną.

6. Wszystkie statki w drodze na torze wodnym od kotwicowiska w morzu do zacumowania w Porcie Świnoujście lub w Szczecinie, względnie odwrotnie od chwili odcumowania do wyjścia w morze poza kotwicowisko, obowiązane są prowadzić stały nasłuch radiotelefoniczny lub radiowy.

7. Statki wychodzące z Portu Szczecin w morze, wchodząc z Zalewu Szczecińskiego w Kanał Piastowski, winny zawiadomić o tym Kapitanat Portu w Świnoujściu drogą radiotelefoniczną".

38. — § 126 otrzymuje brzmienie:

„1. Wielkość statków wchodzących do portu w:
a) Szczecinie — nie może przekraczać 8,53 m (28 stóp) zanurzenia lub 176 m długości,
b) Świnoujściu — nie może przekraczać 10,97 m (36 stóp) zanurzenia lub 220 m długości.

2. Kapitanat Portu może w poszczególnych uzasadnionych przypadkach zezwolić na wejście lub wyjście z portu statkom o zanurzeniu lub długości większych niż wymienione w ust. 1".

39. — § 127 otrzymuje brzmienie:

„1. a) Na odcinku toru wodnego prowadzącego z kotwicowiska do Portu w Świnoujściu od pary pław Nr Nr 1—2
(„1" — Szer. = 54° 02,4'N Dług. = 014° 14,7'E,
„2" — Szer. = 54° 02,4'N Dług. = 014° 14,9'E)
do pary pław Nr Nr 7—8
(„7" — Szer. = 53° 56,5'N Dług. = 014° 16,45'E,
„8" — Szer. = 53° 56,5'N Dług. = 014° 16,65'E)
statki o zanurzeniu większym niż 8,53 m (28 stóp) mogą być mijane przez statki o zanurzeniu do 8,53 m (28 stóp).

b) Na odcinku toru wodnego wymienionym w ust. 1 pkt. a) statki o zanurzeniu mniejszym niż 8,53 m (28 stóp) obowiązane są ustępować z drogi statkom o zanurzeniu większym niż 8,53 m (28 stóp).

2. a) Na odcinku toru wodnego od pary pław Nr Nr 7—8
(„7" — Szer. = 53° 56,5'N Dług. = 014° 16,45'E,
„8" — Szer. = 53° 56,5'N Dług. = 014° 16,65'E)
od południowego cypla wyspy Mielin w Świnoujściu ruch dla statków o zanurzeniu większym niż 7,32 m (24 stopy) lub długości większej niż 150 m jest jednokierunkowy.

b) Na odcinku toru wodnego wymienionym w ust. 2 pkt. a) statki o zanurzeniu do 7,32 m (24 stóp) lub długości do 150 m mogą być mijane przez statki o zanurzeniu do 6,10 m (20 stóp) lub długości do 120 m.

3. a) Na odcinku toru wodnego od południowego cypla wyspy Mielin w Świnoujściu do Orlego Przesmyku w Szczecinie dozwolony jest ruch dwukierunkowy dla statków o zanurzeniu do 7,32 m (24 stopy) i długości do 150 m.

b) Na odcinku toru wodnego wymienionym w ust. 3 pkt. a) statki o zanurzeniu ponad 7,32 m (24 stopy) lub długości powyżej 150 m mogą być mijane przez statki o zanurzeniu do 6,10 m (20 stóp) i długości do 120 m.

4. a) Na odcinku toru wodnego od Orlego Przesmyku do Basenu Górniczego w Szczecinie ruch dla statków o zanurzeniu większym niż 7,32 m (24 stopy) lub o długości większej niż 150 m jest jednokierunkowy.

b) Na odcinku toru wodnego wymienionym w ust. 4 pkt. a) statki o zanurzeniu do 7,32 m (24 stopy) lub o długości do 150 m mogą być mijane przez statki o zanurzeniu do 6,10 m (20 stóp) i długości do 120 m.

5. a) Ruch statków na akwenach nie wymienionych w ust. ust. 1, 2, 3 i 4 reguluje Kapitanat Portu.

b) Sposób i miejsce wymijania się statków płynących torem wodnym przeciwnymi kursami obowiązani są uzgadniać między sobą ich piloci, drogą radiotelefo-

niczną. Zaleca się przy tym takie uzgadnianie wymijania, aby wyeliminować mijanie się statków na zakrętach, skrzyżowaniach i wąskich odcinkach toru wodnego.

6. Kapitanat Portu w niesprzyjających warunkach nawigacyjno-meteorologicznych może ograniczyć ruch dla statków pustych lub trudnych w manewrowaniu na torze wodnym Świnoujście—Szczecin do ruchu jednokierunkowego".

40. — § 127a otrzymuje brzmienie:

„Statki, które z uwagi na ich zanurzenie lub charakter przewożonego ładunku nie mogą się mijać z innymi statkami na torze wodnym Świnoujście—Szczecin korzystają z mijanek, wyznaczonych przez Kapitanat Portu".

41. — § 127b otrzymuje brzmienie:

„Armator statku korzystający z mijanek na torze wodnym Świnoujście—Szczecin opłaca koszty usług holowniczych i cumowniczych. Winien on zamówić holowniki lub holownik i cumowników dwie godziny przed dojściem do mijanek. Ilość holowników potrzebnych do obsługi statku ustala kapitan statku".

42. — w § 129 dodaje się ustęp 4 o treści:

„4. Nabrzeża będące w budowie lub remoncie, którym niewielkie nawet falowanie wody może wyrządzić szkodę (wypłukanie świeżego betonu itp.) winny być oznaczone:
a) w porze dziennej: flagami czerwonymi, rozmieszczonymi w odległości co 20 metrów wzdłuż nabrzeża na jego krawędzi,
b) w porze nocnej: czerwonymi światłami rozmieszczonymi jak w pkt. a).

Wszystkie jednostki pływające — przechodzące obok oznakowanego w sposób wyżej wymieniony nabrzeża — winny zmniejszyć szybkość tak, ażeby wykluczyć powstawanie falowania wody".

43. — w § 131:

a) ust. 4 otrzymuje brzmienie:
„4. Jednostki sportowe nie mogą stanowić przeszkody w żegludze i winny trzymać się ściśle postanowień zawartych w §§ 103 i 113. Nie wolno im w szczególności przecinać kursu przed dziobem innych statków w odległości mniejszej niż to określono w ust. 9".
b) ust. 7 otrzymuje brzmienie:
„7. Przechodzenie łodziami przez rejony portowe dozwolone jest tylko w porze dziennej.
Łodzie te powinny posiadać ważne karty bezpieczeństwa, względnie zaświadczenie o rejestracji wydane przez Szczeciński Urząd Morski lub instytucję do tego upoważnioną".
c) dodaje się ustęp 9 o treści:
„9. Jednostkom pływającym wymienionym w niniejszym paragrafie zabrania się przechodzenia przed dziobem innych statków na odcinku toru wodnego Świnoujście—Szczecin od południowego cypla półwyspu Kosa w Świnoujściu do nabrzeża Bunkrowego (Huk) w Szczecinie w odległości mniejszej niż 1000 m. Na pozostałych akwenach portowych w Szczecinie i w Świnoujściu odległość ta nie może być mniejsza niż 500 m".

44. — w § 136 ust. 1 pkt. a i d) otrzymują brzmienie:

„a) statki kontrolne,
d) holowniki portowe, statki pożarnicze i statki pilotowe wysyłane na kotwicowisko celem wprowadzenia lub wyprowadzenia statku".

45. — § 138 ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Statki kontrolne mogą cumować dla wykonania czynności służbowych do nabrzeży i przystani na terenie całego portu bez względu na to, do kogo one należą".

46. — § 146 otrzymuje brzmienie:

„1. W czasie postoju w porcie powinien na statku przebywać kierownik statku albo wyznaczony przez niego zastępca oraz wystarczająca ilość załogi pokładowej i maszynowej do obsługi urządzeń i pełnienia służby na statku.
2. Dozorującemu statek nie wolno schodzić ze swego stanowiska bez wyznaczenia zastępcy.
3. Wszystkie dokumenty bezpieczeństwa statku i certyfikaty na sprzęt przeładunkowy powinny znajdować się stale na statku i być dostępne w każdej chwili osobom upoważnionym do ich kontroli".

47. — § 147 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Każdy mniejszy statek pokładowy w czasie postoju w porcie powinien być dozorowany przez co najmniej jedną odpowiednią osobę, której obowiązkiem jest — oprócz pełnienia dozoru i obsługi urządzeń statkowych — przestrzeganie przepisów portowych".

48. — § 148 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Zabrania się poruszania śrubami statkom na postoju bez uprzedzenia o tym kierowników statków zacumowanych przy burcie lub stojących w bezpośrednim sąsiedztwie".

49. — Wprowadza się § 148 a o treści:

„1. Statki odbywające próby maszyn na uwięzi przy stacji prób obowiązane są do wystawienia na mostku specjalnej służby nawigacyjnej w składzie: oficer i marynarz, na cały okres czasu odbywania prób. Do obowiązku tej służby należy obserwacja ruchu innych statków w pobliżu oraz natychmiastowe zatrzymywanie maszyn własnego statku, kiedy zajdzie tego potrzeba.
2. Statki zbliżające się do stacji prób, o ile aktualnie odbywają się przy niej próby maszyn statku na uwięzi, obowiązane są dać sygnał składający się z szeregu krótkich dźwięków: nie mniej niż pięć. Statek odbywający próbę maszyn na uwięzi obowiązany jest bezzwłocznie sygnał ten powtórzyć i zatrzymać pracę maszyn.
3. Wznowienie prób dozwolone jest dopiero wtedy, o ile statek, który żądał wstrzymania pracy maszyn przez statek odbywający próby, bezpiecznie go wyminie i oddali się, bądź też ukończy manewrowanie przez zacumowanie do nabrzeża.
4. Na stoczniach, jako użytkownikach stacji prób statków na uwięzi spoczywa obowiązek dopilnowania, ażeby wymogi określone w ust. 1 były przestrzegane. Kapitanowie statków odbywających próby odpowiedzialni są za stosowanie się do postanowień zawartych w ust. 2 i 3.
5. Nowozbudowane statki 10 minut przed ich zwodowaniem z pochylni, obowiązane są wywieszać na rufie jedną czarną kulę w miejscu skąd będzie najlepiej widoczna. Znak ten jest sygnałem, że w rejonie pochylni — 500 m przed i za na całej szerokości kanału — żegluga dla wszystkich jednostek pływających jest wstrzymana, aż do czasu zwodowania statku. Ponadto stocznia obowiązana jest pół godziny przed wodowaniem zabezpieczyć wyżej wymieniony akwen przed przebywaniem na nim jednostek pływających nie biorących udziału w wodowaniu.
6. Po zwodowaniu statku z pochylni stocznia zobowiązana jest w trybie natychmiastowym usunąć z kanału wszelkie pozostałości po wodowaniu jak: kotwice, pływające drewno, pławy itp. Przeszkody nawigacyjne, których stocznia nie jest w stanie usunąć natychmiast, winny być oznakowane świetlnymi znakami nawigacyjnymi".

50. — § 179 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Na wystających na torach wodnych pomostach powinny być przez ich użytkowników rozmieszczone światła białe oświetlające w porze nocnej od strony wody zewnętrzne krawędzie tych urządzeń".

51. — § 182 ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Jeżeli przejście zostanie przerwane przez połamanie lodu, albo gdy istnieje niebezpieczeństwo pęknięcia powłoki lodowej, przejście powinno być zamknięte, dotychczasowe znaki usunięte, a w ich miejsce wystawione odpowiednie tablice ostrzegawcze".

52. — § 186 otrzymuje brzmienie:

„1. Zabrania się zanieczyszczania:
a) terenów portowych, magazynów, ramp, nabrzeży, pomostów i przystani,
b) wód portowych, a w szczególności rzucania do wody przedmiotów wyposażenia okrętowego, balastu, popiołu i szlaki, drutu, lin, odpadów rybnych i nieczystości

stałych oraz odprowadzania lub wypuszczania przez statki i zakłady przemysłowe zużytych olejów, smarów i wody z zawartością smarów i olejów lub innych szkodliwych substancji.
2. W przypadku powstania zanieczyszczeń, o których mowa w ust. 1, użytkownicy mają obowiązek je usunąć.
3. Użytkownicy obowiązani są posiadać odpowiedni sprzęt do usuwania zanieczyszczeń. Rodzaj i ilość sprzętu, w jaki powinni się zaopatrzyć poszczególni użytkownicy, określa Kapitanat Portu.
4. Urobek uzyskany przez pogłębiarki w czasie pracy w basenach powinien być wywieziony i odłożony w miejscu ustalonym w warunkach umowy".

53. — § 190 otrzymuje brzmienie:

„1. Zabrania się stwarzania jakichkolwiek sytuacji na obszarze portów, w wyniku których mogłoby powstać zagrożenie dla zdrowia lub życia ludzkiego, żeglugi lub urządzeń portowych, ładunków i składowanych towarów.
2. Zabrania się na obszarze portu:
1) usuwania, uszkadzania i nadużywania pożarowych aparatów sygnalizacyjnych i środków ratunkowych,
2) usuwania i uszkadzania urządzeń oznakowania nawigacyjnego oraz tablic i znaków ostrzegawczych,
3) zakrywania i tarasowania urządzeń cumowniczych, hydrantów, połączeń telefonicznych i elektrycznych oraz zasłaniania znaków ostrzegawczych,
4) łowienia ryb sieciami i hakami,
5) uprawiania wędkarstwa w wejściach i kanałach portowych oraz w miejscach przeznaczonych do cumowania statków,
6) przyjmowania i wchodzenia osób postronnych na statek bez zezwolenia kierownika statku,
7) chodzenia po skarpach i niszczenia roślinności w zieleńcach,
8) rozmieszczania plakatów i afiszów w miejscach na ten cel nie wyznaczonych,
9) urządzania ruchomych miejsc sprzedaży towarów,
10) wypuszczania ptactwa domowego poza zamknięte ogrodzenia,
11) przechodzenia po lodzie w zamarzniętych częściach portu w miejscach nie oznaczonych na przejście,
12) przebywania w stanie nietrzeźwym i zakłócania porządku publicznego,
13) kąpieli".

54. — w § 192 ust. 1 pkt a) i g) otrzymują brzmienie:
„a) wbijaniu pali cumowniczych w wodzie i na lądzie,
g) uprawiania sportu wioślarskiego".

55. — § 197 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Kto wykracza przeciwko przepisom niniejszego zarządzenia oraz zarządzeniom Kapitana Portu, wydanym na podstawie § 11 ust. 4, podlega karze aresztu do jednego miesiąca lub karze grzywny do 3.000,— zł".

§ 2.

Zarządzenie niniejsze wchodzi w życie na obszarze województwa szczecińskiego po upływie dwóch miesięcy od dnia ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Wojewódzkiej Rady Narodowej.

DYREKTOR

Szczecińskiego Urzędu Morskiego
mgr Edward Rumatowski

Adres Redakcji: Prezydium WRN w Szczecinie, Wały Chrobrego 4, pok. 181, tel. 303-479.
Adres Administracji: Prezydium WRN w Szczecinie, Wały Chrobrego 4, pok. 158, tel. 303-259

Warunki prenumeraty:

O D B I O R C A:

Prenumeratę można zgłaszać tylko na okres roczny (od 1. I.) lub na okres półroczny (od 1. I. i od 1. VII). Opłata powinna być uiszczona co najmniej na miesiąc przed okresem prenumeraty.

Prenumerata roczna 1 egz. — 18 zł
Prenumerata półroczna 1 egz. — 10 zł

Cena pojedynczego egzemplarza do 4-ch stron druku — 0,90 zł, przy większej ilości druku o 0,30 zł więcej od każdej strony drukowanej.

Prenumeratę uiszczać należy z góry na konto Prezydium WRN do NBP II Oddział Miejski Nr 1412-94-214/2 Część 97 dz. 41 rozdz. 412 § 55.

Szczec. Zakł. Graf. 435. 1500+25 N-1